

## 古東海道

東海道は、伊賀、伊勢・志摩以東の太平洋に面する海道諸国をさし、下総国および常陸国を最東端とする。所属の国数は一五国を数える。このようにして行政区画を示すとともに、また、これらの国々を貫通する幹線道路をさす言葉ともなっている。コースは、ふるく弥生・古墳文化の東漸の一経路であり、物語の分野では、日本武尊の東征のルートとしてよく知られている著名な海道である。特に、相模国からは走水海（浦賀水道）をわたり、上総国に上陸してからは北上し、下総国を経て常陸国に通ずる内陸の道となっている。

『常陸国風土記』の信太郡の条によれば、

榎の浦の津には、すなわち駅家を置く。東海の大道、常陸路の頭めなり。所以に伝駅使等、初めて国に臨まむとしては、まづ口と手を洗い、東に向きて香島の大神を拝み、然して後に入ることを得るなり

とある。文中、特に注目すべきところは、榎の浦の津が、「東海の大道、常陸路の頭めなり」と記されていることであ



3-17 古東海道ルートと駅家

る。之によつて、奈良時代の初めごろの東海道は、上総国を経て下総国から常陸国の榎の浦の津に通じていたことが理解されよう。それがさらに、『日本後記』の延暦二十四年(八〇五)九月庚申の条の「下総国印播郡鳥取駅、埴生郡山方駅、香取郡真敷、荒海などの駅を廃す、不要なるを以てなり」の記事によつて、東海の大道が、今日の千葉市あたりを通過して東北進し、印旛沼の東を北上して常陸国に入っていたことが知られる。よつて本道は、酒々井町内を貫通していたとも思われる。駅名と現在地との比定は極めて難問であるが、鳥取駅は佐倉市長熊付近、山方駅は成田市街地の東北方一帯、山口の地が想定され、真敷駅は大栄町南敷の馬乗里があてられ、荒海駅は成田市荒海説が有力である。ここで注目すべきことは、山方駅から分岐して、真敷駅を経て香取神宮へ向かうコースと山方駅より北上して

荒海駅をこえ、榎の浦の津を通つて常陸国府(石岡)に達するコースが延暦二十四年に廃された原因は一体、何にあつたのであろうか。この点についてふれておこう。

まずはじめに、武蔵野の多くを占めている洪積台地は、長い間未開の状態におかれ、わずかに沖積低地にのぞむ台地端の縁辺に人文の歴史が刻まれていた。ところが、奈良時代に入ると、様子は徐々にあらたまっていった。すなわち、政府は霊亀二年(七一六)には、駿河以東七

か国に居住していた高麗人一七九九人を、さらに天平宝字二年(七五八)には、新羅人を武蔵国の南部に移住させた。かくて、大陸の新しい技術をもった帰化人達の定着によって、未開の原野であった武蔵国の開発は、大いにすすめられたのである。この結果、水難の危険性のある走水海をわたって上総に上陸し、常陸国府へ向かういわゆる相模―上総―下総―常陸へのコースをとるよりも、次第に、相模―武蔵―下総―常陸への陸路を通るコースが選ばれ、利用されるようになったことが、最大の原因と考えられている。すなわち、その当初は、武蔵国豊島駅(その所在については、千代田区内説、台東区内説、北区内説がある)から下総国井上(墨田区寺島付近)に入り、下総国府を経て浮島駅(船橋説と千葉市幕張説がある)に達し、次の河曲駅(千葉市寒川付近)で上総国から北上してきた幹線道路に合して、鳥取、山方と進んだのであるが、さらに時期が下るとともに、井上駅―下総国府―茜津駅(松戸市)―於賦駅(歌誌鷺付近)を経て常陸国に入る、いわゆる現在の松戸―柏―我孫子を通るコースが大いに利用されるようになり、鳥取、山方、真敷、荒海の四駅は次第にさびれ、その必要性がなくなって、延暦二十四年に遂に廃止の憂目をみたものと推定される。そして、浮島と河曲の両駅は上総国府への支線上の駅として命脈を保ったことは、『延喜式』の兵部省、諸国駅伝馬の項の馬数半減の起債によって容易に理解される。